

Die Anfänge des Motorsports in Zweibrücken (1950–1962)

Bereits in den 1950er-Jahren fanden auf der Zweibrücker Rennwiese regelmäßig Grasbahnrennen statt. In den Jahren 1950 bis 1958 wurden diese Veranstaltungen vom Automobil- und Motorrad-Club Zweibrücken im ADAC organisiert. Die Rennen erfreuten sich großer Beliebtheit beim Publikum und waren fester Bestandteil des regionalen Veranstaltungskalenders.

Nach 1958 jedoch wurde es ruhig um den Motorsport auf der Rennwiese. Trotz des großen Interesses der Zuschauer fanden vorerst keine weiteren Grasbahnrennen mehr statt.

Der motorsportliche Vorläufer des späteren MSC Zweibrücken war der A.R.K.B. „Solidarität“ (Arbeits-Rad- und Kraftfahrer-Bund). Dieser Verein organisierte zahlreiche motorsportliche Aktivitäten wie Trials, Orientierungsfahrten, Fuchsjagden und Geschicklichkeitsturniere, aber auch verschiedene gesellige Veranstaltungen, die das Vereinsleben prägten.

Sieben junge motorsportbegeisterte Männer wollten das Ende der Grasbahnrennen jedoch nicht einfach hinnehmen. Am 20. August 1960 gründeten sie im Gasthaus Jakobykeller in Bubenhausen den Motorsport-Club Zweibrücken (MSCZ) mit dem Ziel, die Tradition der Grasbahnrennen wiederzubeleben. Der neu gegründete Club schloss sich dem Deutschen Motorsport-Verband an.

Bereits im Herbst desselben Jahres wurde ein Rennausschuss eingesetzt, der die Organisation eines neuen Rennens vorbereiten sollte. Dennoch sollte es noch fast drei Jahre dauern, bis dieses Vorhaben schließlich in die Tat umgesetzt werden konnte.

Zu den aktiven Fahrern des MSC Zweibrücken in dieser frühen Phase gehörten:

- Wolfgang Wittmer (Solo)
- Hermann Bernhard (Seitenwagen)
- Josef Stegmann (Seitenwagen)
- Jack Greene (Seitenwagen)



1963

Das erste Rennen am 7. Juli 1963 wurde unter erheblichen finanziellen Risiken veranstaltet und war nur möglich, weil die Vorstandsmitglieder persönliche Bürgschaften übernahmen. Die Ausgangslage war alles andere als ideal: Der Verein zählte lediglich 13 Mitglieder und verfügte über gerade einmal 360 Mark in der Kasse. Durch Bürgschaften in Höhe von 2.300 DM konnten jedoch zumindest die Fixkosten abgesichert werden.

Trotz dieser schwierigen Voraussetzungen wurde das Rennen ein voller Erfolg. Rund 5.000 Zuschauer erlebten ein faszinierendes Spektakel und zeigten sich begeistert. Hinter den Kulissen ging es allerdings deutlich chaotischer zu: Es wurde improvisiert und immer wieder umorganisiert – für das Publikum wirkte die Veranstaltung dennoch wie aus einem Guss.

Sportlich bot der Renntag ebenfalls Beeindruckendes. Insgesamt wurden 17 Rennen in verschiedenen Klassen gestartet. Neben drei Lizenzfahrern standen vor allem sogenannte Ausweisfahrer am Start. Erster Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken wurde der Münchner Rudolf Kastl, selbst Ausweisfahrer. Seinen Bahnrekord stellte er mit einer Geschwindigkeit von 86,2 km/h auf.



1964

Das zweite Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen am 5. Juli 1964 markierte einen wichtigen Schritt in der noch jungen Geschichte der Veranstaltung: Erstmals wurde das Rennen international ausgetragen. Übershattet wurde dieser sportliche Meilenstein jedoch vom tragischen Tod des vereinseigenen Lizenzfahrers Wolfgang Wittmer, der Anfang 1964 tödlich verunglückte und nicht mehr am Start stehen konnte.

Den sportlichen Höhepunkt setzte Martin Körner aus Ramsbek. Er gewann nicht nur das Rennen und damit die „Silberne Rose“, sondern stellte zugleich einen neuen Bahnrekord auf. Mit 94,7 km/h verbesserte er die bisherige Bestmarke deutlich und unterstrich den wachsenden sportlichen Stellenwert der Veranstaltung

1965

Der MSC Zweibrücken beschloss erstmals, eine Rallye über 600 Kilometer unter dem Namen 1. Zweibrücker „Rosen-Rallye“ durchzuführen. Trotz anfänglich geringen Zuspruchs entwickelte sich die Veranstaltung zu einem vollen Erfolg.

Das 3. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen wurde am 4. Juli 1965 gestartet. Sieger und Gewinner der „Silbernen Rose“ war – wie bereits im Vorjahr – Martin Körner aus Ramsbek.

1966

Das 4. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen musste 1966 auf den zweiten Sonntag im Juli, den 10. Juli, verlegt werden, da der Pfälzische Rennverein den ersten Juli-Sonntag für sein Pferderennen beanspruchte. Seitens des Rennvereins erhoffte man sich Besucherzahlen, die mit denen der Motorradveranstaltung vergleichbar waren. Der Streit um den Termin sorgte jedoch für zusätzliche Aufmerksamkeit und bescherte dem MSC Zweibrücken eine Rekordkulisse von über 9.000 Zuschauern. Sieger der „Silbernen Rose“ wurde Alfred Aberl aus München, der mit 97,00 km/h zugleich einen neuen Bahnrekord aufstellte.



1967

Am 1. Mai 1967 den 1. Westrich-Bergpreis auf der Bergstrecke Zweibrücken–Bubenhausen–Wattweiler durchzuführen.

Da die Strecke jedoch nur 1,8 Kilometer lang war und das Landratsamt keine Genehmigung über die Stadtgrenze hinaus erteilte, konnte dieses Bergrennen nicht zur Deutschen Meisterschaft gewertet werden. Voraussetzung hierfür wäre eine Streckenlänge von mindestens 2,0 Kilometern gewesen.

Trotzdem waren sämtliche Spitzenfahrer der Bundesrepublik Deutschland am Start. Darunter befanden sich unter anderem Prinz Leopold von Bayern, Ferfried von Hohenzollern, Friedrich zu Leiningen sowie Freiherr Hans von Richthofen – also Vertreter des gesamten Hochadels – ebenso wie bekannte Fahrer wie Jürgen Neuhaus, Klaus Fritzinger, Karl Federhofer und Hans-Jürgen Duchene.

Das 5. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen am 2. Juli 1967 gewann erneut Martin Körner aus Ramsbek. Gleichzeitig errang er damit seine dritte „Silberne Rose“ in Zweibrücken. Bei den Seitenwagen bis 1967 gewann Clubfahrer Hermann Bernhard.

Auch die 3. Zweibrücker „Rosen-Rallye“ war gut besucht und wurde wiederum über eine Distanz von 600 Kilometern ausgetragen.



1968

Das Jahr 1968 brachte für den Zweibrücker Motorsport einen besonderen sportlichen Höhepunkt. Beim 6. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen am 7. Juli 1968 sicherte sich der Schotte Andy Ross den Sieg. Dabei stellte er mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100,7 km/h einen neuen Bahnrekord auf. Erstmals in der Geschichte der Zweibrücker Grasbahn wurde damit bei fliegendem Start die 100-km/h-Grenze überschritten.

Die 4. Zweibrücker „Rosen-Rallye“ wurde in diesem Jahr aufgrund geringerer Beteiligung nur noch über eine Distanz von 200 Kilometern ausgetragen.

Ein weiterer wichtiger Schritt in der Nachwuchsförderung folgte am 29. September 1968: An diesem Tag wurde erstmals ein Herbstrennen für Nachwuchsfahrer veranstaltet, das zugleich als 7. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen in die Vereinsgeschichte einging.

1969

In der Jahreshauptversammlung am 25. Januar 1969 beschloss man wegen Genehmigungsschwierigkeiten die Zweibrücker „Rosen-Rallye“ sowie das Bergrennen nicht mehr durchzuführen.

Beim 8. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen am 13. Juli 1969 gewann Anders Michanek aus Schweden die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken.

Ebenfalls ein Garant für guten Motorsport war unser Matador Hermann Bernhard, der von 1963 bis 1976 – von einer kurzen Unterbrechung abgesehen – stets auf dem Siegerpodest anzutreffen war.

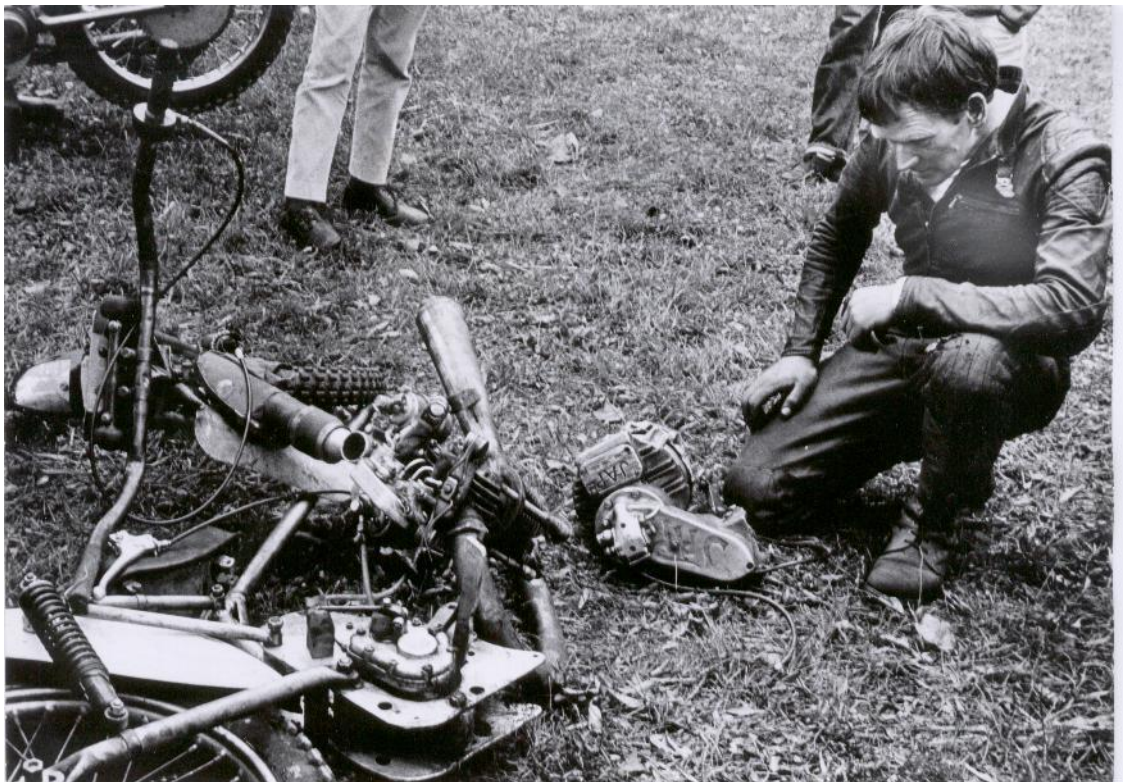
Im selben Jahr wurde am 28. September 1969 mit dem 9. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen ein Nachwuchsrennen für Ausweissfahrer gestartet.

1970

Das 10. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen am 5. Juli 1970 wurde als kleines Jubiläumsrennen ausgetragen und war ausschließlich Lizenzfahrern vorbehalten. Das Starterfeld war hochkarätig besetzt: 30 internationale Solofahrer aus acht Nationen sowie 20 internationale Gespanne gingen an den Start.

Den Sieg und damit die begehrte „Silberne Rose“ sicherte sich Conny Samuelsson aus Schweden. Für ein weiteres sportliches Ausrufezeichen sorgte Gottfried Schwarze aus Theenhausen, der mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 103,1 km/h einen neuen Bahnrekord aufstellte.

Für einen der Favoriten nahm das Rennen jedoch ein unglückliches Ende: Ove Pedersen aus Dänemark galt als Pechvogel der Veranstaltung, nachdem er sein Rennen vorzeitig beenden musste und vor den Überresten seines Motorrads stand.



1971

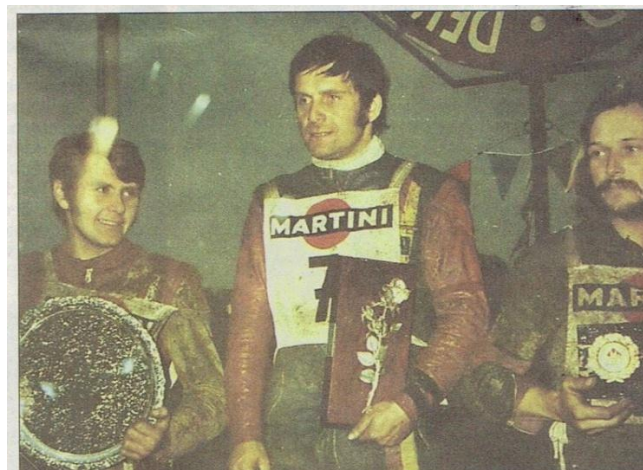
Sportlich sorgte das Jahr 1971 für einen weiteren Höhepunkt in der Zweibrücker Grasbahngeschichte. Die Silberne Rose beim 11. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen am 4. Juli 1971 gewann mit Chris Baybutt ein bis dahin in Deutschland weitgehend unbekannter Fahrer aus England. Mit seinem Sieg errang er die „Silberne Rose“ und stellte zugleich einen neuen, sensationellen Bahnrekord von 111,5 km/h auf. Den Tagessieg sicherte sich Sture Lindblom aus Schweden.

Für die passende Kulisse sorgten rund 7.800 Zuschauer, die dieses denkwürdige Rennen vor Ort verfolgten.



1972

Am 2. Juli 1972 gewann Rudolf Kastl aus München beim 12. Zweibrücker DMV-Grasbahnrennen nach neun Jahren seine zweite „Silberne Rose“, diesmal als Lizenzfahrer. Gesamtsieger des Rennens wurde jedoch Egon Müller aus Rodenbek, der 1972 erstmals bei einem Rennen in der Pfalz in Zweibrücken an den Start ging.



1973

1973 war ein denkwürdiges Jahr für den MSC Zweibrücken. Wegen Meinungsverschiedenheiten mit dem DMV bezüglich eines Vorlaufes der Seitenwagen für die Deutsche Meisterschaft wurde in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung der Austritt des Vereins aus dem DMV und der Anschluss an den ADAC beschlossen.

Beim 13. Zweibrücker Grasbahnrennen, das letztmalig unter der Schirmherrschaft des DMV ausgetragen wurde, gewann der Engländer Chris Baybutt zum zweiten Mal die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken.

1974

Ab Januar 1974 war der MSC Zweibrücken dem ADAC angeschlossen. Das 14. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen fand am 4. August 1974 statt, nachdem der ursprünglich vorgesehene Termin am ersten Sonntag im Juli vom DMV blockiert worden war und abgesagt werden musste. Für den August wurde daraufhin ein neues Rennen angemeldet. Gewinner der „Silbernen Rose“ wurde Hans Zierk aus Lehrte. Tagessieger war Steve Hartley aus England.



1975

Das 15. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 6. Juli 1975 gewann der Engländer Chris Baybutt. Die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken gewann der Engländer Steve Hartley. Außerdem stellte er mit 117,56 km/h einen neuen Bahnrekord auf.



1976

Das 16. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wurde am 4. Juli 1976 ausgetragen. Die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken gewann Hans Wassermann aus Kraftisried. Publikumsliebbling Steve Hartley stürzte im achten Vorlauf der Internationalen Solisten und konnte verletzungsbedingt am Lauf um die „Silberne Rose“ nicht mehr teilnehmen.

Am 19. September 1976 wurde das 17. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen als Nachwuchsrennen durchgeführt. Sieger bei den Internationalen Solisten wurde Hubert Diener. Bei den Nationalen Solisten gewann Walter Hirth aus Pinneberg.



1977

Beim 18. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 3. Juli 1977 gewann der Schwede Sture Lindblom die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken. Die Rennbahn befand sich in diesem Jahr in einem besonders schlechten Zustand, und wie im Vorjahr wurde versucht, durch das Aufbringen von Mutterboden eine Besserung zu erzielen. Diese Maßnahmen waren allerdings nur von kurzer Dauer.

1978

Das 19. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wurde am 2. Juli 1978 ausgetragen. Die „Silberne Rose“ ging in diesem Jahr an Peter Lempenauer aus Memmingen. Tagessieger wurde Wilhelm Duden.

Nach diesem Rennen wurde beschlossen, die Rennbahn grundlegend neu herzurichten. Im Herbst wurde die Bahn mit Hilfe eines landwirtschaftlichen Spezialgerätes vollständig umgearbeitet, mit Mutterboden aufgefüllt, eingeebnet und neu eingesät. Für diese Aktion musste der MSC Zweibrücken tief in die eigene Kasse greifen, und viele Mitglieder waren Abend für Abend damit beschäftigt, Steine von der Bahn aufzusammeln.



1979

Erste Veranstaltungen auf der neu präparierten Rennbahn: Trotz vieler Unkenrufe und Widerstände seitens des Pferderennvereins befand sich die Rennbahn zum anstehenden Pferderennen in einem hervorragenden Zustand, was von allen Teilnehmern und Pferdebesitzern lobend erwähnt wurde.

Auch zum 20. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 1. Juli 1979 präsentierte sich die Rennbahn in ausgezeichneter Verfassung. Ein Spitzenfahrerfeld stellte sich dem Starter. Egon Müller aus Rodenbek gewann die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken und stellte mit 123,60 km/h einen neuen Bahnrekord auf, was nicht zuletzt auf die gute Beschaffenheit der Bahn zurückzuführen war.

Am 16. September 1979 wurde zudem erstmals ein Fahrradturnier im Rahmen des städtischen Spielfestes veranstaltet.

1980

Nach dem erfolgreichen Jahr 1979 wurde 1980 für den MSC Zweibrücken ein rabenschwarzes Jahr. Erstmals in der Vereinsgeschichte musste das für den 29. Juni 1980 angesetzte 21. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wegen Dauerregens und der Überschwemmung der Rennbahn abgesagt werden. Der Ausfall dieser Veranstaltung brachte dem Verein hohe finanzielle Verluste.

Das im selben Jahr für den 28. September 1980 angemeldete 22. ADAC-Grasbahn-Nachwuchsrennen wurde durch die Teilnahme einiger A-Lizenz-Solofahrer aufgewertet und bot zumindest ein Trostpflaster für das im Sommer ausgefallene Rennen. Rund 3.400 Besucher unterstützten den MSC Zweibrücken bei dieser Veranstaltung und sahen den Sieg von Bernd Odermatt.

1981

Das 23. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wurde am 5. Juli 1981 ausgetragen. Gewinner der „Silbernen Rose“ war der Norweger Rolf Gramstad. Die Tageswertung gewann Georg Hack.

Der MSC Zweibrücken stellte zudem in einer Ausstellung der Kreissparkasse Zweibrücken einen Werbestand mit Rennmaschinen der Solo- und Seitenwagenklasse.

1982

Das 24. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 4. Juli 1982 gewann Alois Wiesböck aus Niederbergkirchen. Er sicherte sich sowohl die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken als auch den Tagessieg und gewann mit voller Punktzahl. Zudem stellte er in diesem Jahr mit 123,86 km/h einen neuen Bahnrekord auf, der für die nächsten sieben Jahre Bestand haben sollte.



1983

Das 25. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen fand am 3. Juli 1983 statt. Den Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken sowie die Tageswertung gewann Jiří Stancl aus der ČSSR.

Beim 26. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 2. Oktober 1983 standen wieder Nachwuchsfahrer der B-Lizenz am Start. Sieger bei den Solisten wurde Michael Datzmann. Bei den Gespannen der B-Lizenz gewannen Josef und Franz Onderka.

1984

Das 27. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 1. Juli 1984 gewann der amtierende Speedwayweltmeister Egon Müller. Den Sonderlauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken gewann Willy Duden aus Heeslingen. Bei den B-Solisten siegte Robert Gührer aus Tettngang.



1985

Das 28. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 7. Juli 1985 entschied Peter Collins aus England für sich. Der Clubfahrer der Belle Vue Aces aus Manchester musste sich jedoch im Lauf um die „Silberne Rose“ dem US-Amerikaner Shawn Moran und Wilhelm Duden geschlagen geben.



Dieses Rennen war bis dahin das besucherschwächste Sommer-Rennen. Trotz der Teilnahme von fünf Weltmeistern – Egon Müller, Karl Maier, Alois Wiesböck, Peter Collins und Shawn Moran – kamen nur rund 4.500 Zuschauer zu dieser Veranstaltung. Als mögliche Ursache wurde unter anderem das zeitgleich stattfindende Tennisfinale in Wimbledon mit Boris Becker vermutet.

1986

Das 29. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 6. Juli 1986 musste nach dem 15. Rennen wegen starker Regenfälle und der Überschwemmung der Rennbahn abgebrochen werden. Der Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken konnte nicht mehr gestartet werden. Die Tageswertung konnte jedoch noch gewertet werden; Sieger wurde Karl Maier aus Neufinsing vor Robert Gührer und Wilhelm Duden.

1987

Beim 30. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 5. Juli 1987 gewann Karl Maier aus Neufinsing alle Preise der Internationalen Lizenz-Soloklasse. Neben dem Tagessieg sicherte er sich auch die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken sowie den erstmals in Zweibrücken ausgefahrenen Silberhelm des ADAC.

Bei den Nationalen Seitenwagen erreichte das Clubgespann Manfred Hess und Michael Maurer sensationell den dritten Platz hinter den Teams Starke/Starke und Mößmer/Steck.



Das 31. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 20. September 1987 wurde erneut als Nachwuchsrennen für Ausweisfahrer ausgetragen. Sieger bei den B-Solisten wurde Dieter Hansert vor Markus Jans und Andreas Rahn. Bei den B-Gespannen gewann das Team Michel/Pfranger vor Mößmer/Steck und Söger/Adelt.



1988

Das 32. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen fand am 3. Juli 1988 statt. Gewinner der „Silbernen Rose“ wurde Gerd Riss aus Bad Wurzach vor Jeremy Doncaster aus England und Randy Green aus den USA.



1989

Beim 33. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 2. Juli 1989 ging die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken an Jan O. Pedersen aus Dänemark.

Den erneut in Zweibrücken ausgefahrenen Silberhelm des ADAC gewann Simon Wigg aus England, der zudem mit 124,96 km/h einen neuen Bahnrekord aufstellte.



1990

Das 34. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wurde wegen des Endspiels der Fußball-Weltmeisterschaft auf den 24. Juni 1990 vorverlegt. Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken wurde wie im Vorjahr Jan O. Pedersen aus Dänemark.

Das Clubgespann Ralf Drönner und Michael Maurer belegte bei den B-Seitenwagen den hervorragenden zweiten Platz.

In Erinnerung blieb, dass die Feier nach dem Rennen feucht, fröhlich und lang gewesen sein soll.



1991

Das 35. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wurde am 7. Juli 1991 ausgetragen, bei dem Georg Limbrunner als Sieger hervorging. Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken wurde Simon Wigg aus England. Zudem stellte der Schweizer Marcel Gerhard mit 125,74 km/h einen neuen Bahnrekord auf.

Der Sieger der vergangenen Rennen, Jan O. Pedersen, konnte leider nicht teilnehmen. Unser Clubkamerad Viktor war am Sonntagmorgen nach Frankfurt gefahren, um Simon Wigg und Jan O. Pedersen am Flughafen abzuholen. Während Simon erschien, war Jan jedoch nicht am vereinbarten Treffpunkt, sodass in Zweibrücken nur sein Maschinenmaterial eintraf. Als Simon Wigg die „Silberne Rose“ gewann, saß Jan O. Pedersen bei einem Kaffee in Frankfurt und wartete auf seinen Rückflug nach England.



Das 36. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 29. September 1991 wurde wieder als Nachwuchsrennen durchgeführt. Allerdings stand diesmal auch ein Fahrerfeld mit A-Lizenz-Solofahrern am Start. Die Sieger des Rennens waren Heinrich Diener bei den I-Solisten, Joachim Kugelman bei den B-Solisten und das Team Schabl/Scheunemann bei den B-Seitenwagen.

1992

Beim 37. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen gewann Karl Maier aus Neufinsing zum zweiten Mal die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken. Tagessieger wurde Simon Wigg.

Da das Rennen stark verregnet war, konnten in den Seitenwagenklassen leider keine Läufe gefahren werden. Die Bahn erwies sich nach den Proberunden als nicht befahrbar.

1993

Da am 4. Juli 1993 in Herxheim ein WM-Lauf angesetzt war und damit die gesamte Weltelite dort an den Start ging, wurden das 38. und 39. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen als Doppelveranstaltung für den 18. und 19. September 1993 angemeldet.

Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken wurde wie im Vorjahr Karl Maier aus Neufinsing. Den Tagessieg sicherte sich Marvyn Cox.

1994

Das 40. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 3. Juli 1994 wurde als kleines Jubiläumsrennen mit 24 Fahrern der I-Lizenz-Soloklasse sowie acht internationalen Seitenwagengespannen ausgetragen. Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken und des Silberhelms des ADAC wurde Gerd Riss aus Bad Wurzach. Zudem stellte er mit 126,84 km/h einen neuen Bahnrekord auf.

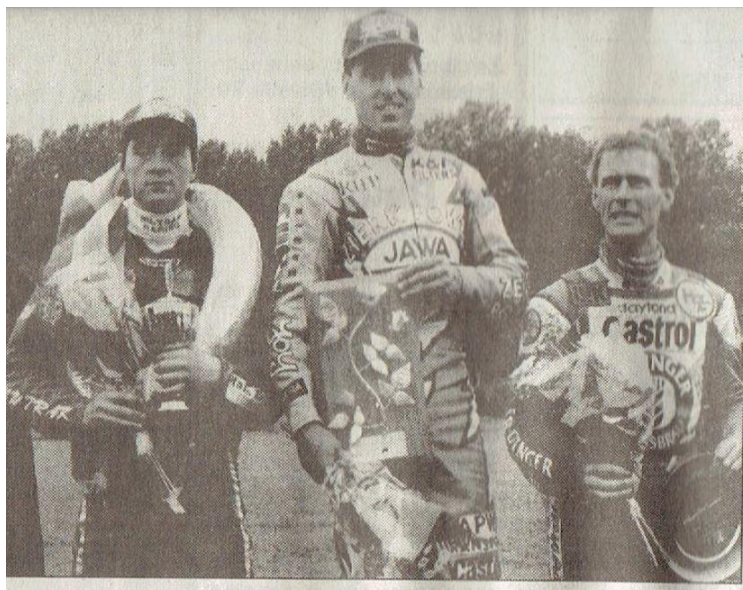
1995

Das 41. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 2. Juli 1995 gewann – ebenso wie den Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken – Simon Wigg aus England. In der Tageswertung war Simon Wigg punktgleich mit Gerd Riss.

Am 30. September 1995 feierte der ASB Zweibrücken, der seit vielen Jahren den Sanitätsdienst bei den Veranstaltungen des MSC Zweibrücken leistet, sein 25-jähriges Jubiläum, zu dem der MSC Zweibrücken herzlich gratulierte.

1996

Das 42. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 7. Juli 1996 gewann Kelvin Tatum aus England die Tageswertung. Die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken ging an Simon Wigg, ebenfalls aus England. Zudem stellte Kelvin Tatum mit 128,00 km/h einen neuen Bahnrekord auf, der bis heute auf der 1.008 Meter Bahn bestand hat.



1997

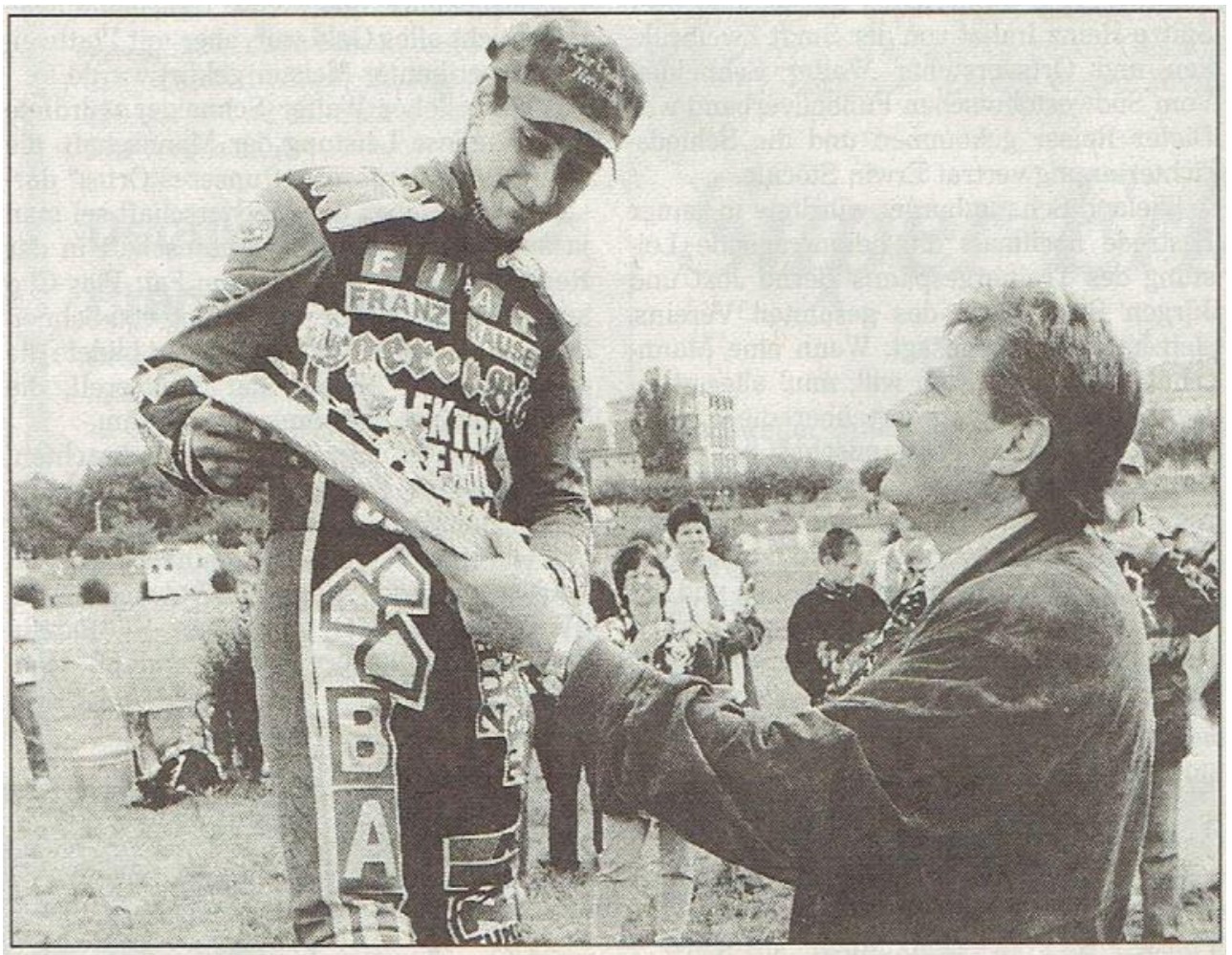
Beim 43. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 6. Juli 1997 gewann Jason Crump aus Australien sowohl den Tagessieg als auch die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken mit der maximal möglichen Punktzahl. Es war das einzige Grasbahnrennen, das der spätere dreifache Speedway-Weltmeister in seiner gesamten Karriere gewann.

Erstmals drehten in Zweibrücken zudem die 1000er-Seitenwagenmaschinen mit großem Erfolg ihre Runden. Diese Rennmaschinen, die hauptsächlich in England beheimatet sind und ihre Läufe in entgegengesetzter Richtung fahren, erwiesen sich als wahrer Publikumsmagnet.

1998

Das 44. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wurde am 5. Juli 1998 ausgetragen. Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken wurde Herbert „Peppi“ Rudolph aus Pilsting. Glück hatte dabei „Peppi“ Rudolph, der für den Geburtstag seiner Freundin am darauffolgenden Tag noch kein Geschenk hatte – so gab es für sie eine „Silberne Rose“.

Den Silberhelm des ADAC gewann Vladimir Trofimov aus Rowno in der Ukraine. Die beliebten 1000er-Gespanne waren mit großem Erfolg wieder mit von der Partie.



1999

Das 45. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen, das am 4. Juli 1999 stattfinden sollte, musste aus organisatorischen Gründen kurzfristig abgesagt werden. Die seit Jahren sinkenden Zuschauerzahlen in Zweibrücken – 1984 noch 5.500 Zuschauer, 1998 nur noch rund 3.000 – ließen keine verlässliche Planung der Rennveranstaltung mehr zu.

Die Vorstandschaft des MSC Zweibrücken erhielt in Verhandlungen mit dem Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken und der Stadtverwaltung die Zusicherung, die notwendige Bahnverkürzung durchzuführen, damit in Zweibrücken künftig wieder hochkarätige Rennveranstaltungen stattfinden können.

2000

Das 46. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen wurde erstmals an einem Samstag, dem 1. Juli 2000, ausgetragen. Es war zugleich das letzte Rennen auf der 1.008 Meter langen Bahn.

Wegen starker Regenfälle und der daraus resultierenden Unbefahrbarkeit der Strecke musste die Veranstaltung nach dem 14. Rennen abgebrochen werden. Der Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken konnte nicht mehr durchgeführt werden.

In der I-Lizenz-Seitenwagenklasse wurde trotz dieser schwierigen Witterungsverhältnisse mit 105,45 km/h eine Bahnbestzeit erzielt. Diese fuhren Thomas Kunert aus Lachen mit Beifahrer Hermann Bacher aus Baidt.

2001

Unser 1. Vorsitzender Rudi Zeiter machte seine weitere Tätigkeit im Verein von der Verwirklichung der Bahnverkürzung abhängig. Unter den damaligen Bedingungen – Länge der Bahn, immer mehr Aufbauten im Innenbereich, dadurch zunehmende Unübersichtlichkeit, zwangsläufig sinkende Zuschauerzahlen und höhere Kosten – waren in Zweibrücken keine Rennen mehr sinnvoll durchführbar. Es hing daher von der Zustimmung der Stadtverwaltung zur Bahnverkürzung ab, ob in Zweibrücken weiterhin Grasbahnrennen stattfinden konnten.

Bei einer Ortsbesichtigung am 15. Juni 2001 wurde zu Informationszwecken die geplante, verkürzte Rennstrecke abgesteckt und von allen beteiligten Institutionen begutachtet. Diese wurden anschließend um Stellungnahme gebeten. Von den Stadträten wurde das Anliegen des MSC Zweibrücken positiv aufgenommen. Wegen der Kürze der Zeit konnte jedoch im Jahr 2001 keine Rennveranstaltung mehr durchgeführt werden.

Im August 2001 gab es schließlich grünes Licht für den Umbau der Rennbahn. Allen voran unser Mitglied Harry Ambos, der mit seiner Firma unter erheblichem Aufwand und Kosten den Umbau in Angriff nahm. Bald darauf konnte das 47. Rennen geplant und für den 14. Juli 2002 bei der Sportbehörde angemeldet werden. Mit vereinten Kräften wurden alle noch vorhandenen Hürden aus dem Weg geräumt.

2002

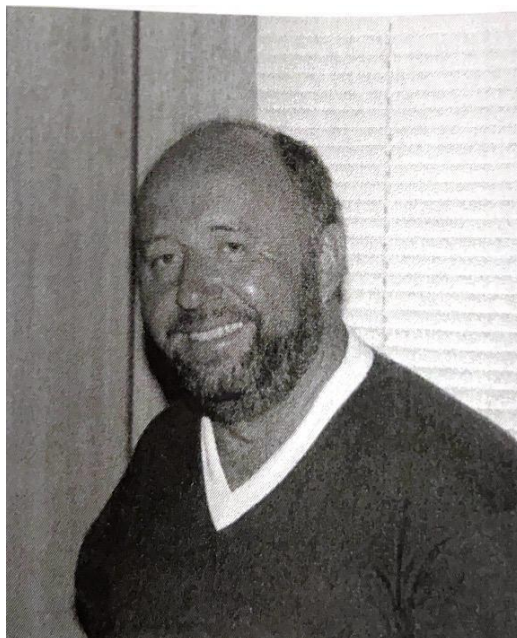
Mit der Fertigstellung der neuen Rennbahn begann 2002 eine neue Ära für den MSC Zweibrücken. Auf der neuen, 650 Meter langen Bahn war es nun erstmals möglich, auch Rennen der Schülerklassen durchzuführen.

So wurde am 14. Juli 2002 das 47. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen mit vollem Programm gestartet, erstmals auch mit den Schülerrennen der Klassen A, B und C. Ein sehr gutes Zuschauerecho und spannende Rennen waren der Lohn, der dem MSC Zweibrücken von allen Seiten ausgesprochen wurde. Sicherlich gab es auch einige, die der alten Bahn nachtrauerten, doch die neue Strecke ist deutlich übersichtlicher und bot von Beginn an spannenden Rennsport.

Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken wurde Gerd Riss aus Bad Wurzach, der zugleich mit 114,37 km/h den ersten Bahnrekord auf der 650-Meter-Bahn aufstellte.

2003

Ein schwerer Schlag traf den MSC Zweibrücken am 21. März 2003, als unser 2. Vorsitzender Harry Ambos im allzu frühen Alter von 56 Jahren verstarb. Sein Name wird untrennbar mit dem Gelingen und der Verwirklichung der neuen Rennbahn sowie mit dem Rennsport in Zweibrücken verbunden bleiben. Zu seinen Ehren wurde das 48. Grasbahnrennen als „Harry-Ambos-Gedächtnisrennen“ ausgetragen. Wir gedenken ihm auch weiterhin. Der letzte Lauf der B-Solisten wird seither als „Harry-Ambos-Gedächtnislauf“ durchgeführt.



Beim 48. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 6. Juli 2003 wurde erneut Gerd Riss aus Bad Wurzach Gewinner der „Silbernen Rose“ der Stadt Zweibrücken. Die neue Rennbahn bestand ihre Bewährungsprobe hervorragend, und die Zuschauer zeigten sich mit den gebotenen Rennen hoch zufrieden.

Die Schülerklassen entwickelten sich zunehmend zu einem Publikumsmagneten.

2004

Beim 49. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 4. Juli 2004 gewann Gerd Riss nach 1988, 1994, 2002 und 2003 nun bereits seine fünfte „Silberne Rose“ in Zweibrücken. Ebenso sicherte er sich in diesem Jahr auch den zum fünften Mal in Zweibrücken ausgefahrenen Silberhelm des ADAC.

Erstmals wurden zudem Quad-Fahrzeuge mit ihrer spektakulären Fahrweise ins Programm aufgenommen. Diese fanden beim Publikum großen Anklang und erwiesen sich als empfehlenswerte Bereicherung des Rennprogramms.

2005

Das 50. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen (Jubiläumsrennen) am 3. Juli 2005 gewann Matthias Kröger aus Bockel. Den Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken entschied der Engländer Kelvin Tatum für sich.

Die Rennen der Quad-Klasse sowie die Schülerklassen A, B und C sind auf der Zweibrücker Rennbahn inzwischen ein fester Bestandteil des Programms.



2006

Beim 51. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 2. Juli 2006 gewann Gerd Riss aus Bad Wurzach die Gesamtwertung vor Stephan Katt und Herbert „Peppi“ Rudolph. Ebenso sicherte er sich erneut die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken.



2007

Am 4. März 2007 wurde das für das erste Juliwochenende 2007 geplante Rennen von der Vorstandschaft abgesagt. Durch die Verlagerung der Kurve im Zuge der Trennung von Pferdebahn und Motorradrennbahn war die neue Untergrundfläche noch nicht stabil genug, um eine komplette Rennveranstaltung sicher durchführen zu können.

2008

Beim 52. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 6. Juli 2008 gewann Andrew Appleton die Gesamtwertung der Internationalen Soloklasse vor Gerd Riss und Glen Phillips. Die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken sicherte sich jedoch zum siebten Mal Gerd Riss.

In der Internationalen Seitenwagenklasse gewann Stefan Brandhofer mit Beifahrer Stefan Peters.

2009

Beim 53. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen am 5. Juli 2009 musste die Veranstaltung nach einem schweren Unfall in der I-Solo-Klasse abgebrochen werden. Die Entscheidung des MSC Zweibrücken wurde von allen Verantwortlichen und den Fahrern einvernehmlich mitgetragen; die Zuschauer honorierten sie anerkennend mit Applaus.

Die Platzierungen der einzelnen Klassen wurden nach dem Zwischenstand gewertet. In der I-Solo-Klasse siegte Gerd Riss aus Bad Wurzach. Der Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken konnte nicht mehr gestartet werden.

Besonders traurig war der Umstand, dass an diesem Tag auch die Deutsche Meisterschaft der Junioren A und B Teil des Rennprogramms war. Leider konnten die Finalläufe dieser Klassen nicht mehr durchgeführt werden. Deutscher Meister der Junioren A wurde Ethan Spiller, bei den Junioren B gewann Michael Härtel.



2010

Der Renntag am 4. Juli 2010 wurde erneut im Interesse der Bahnerneuerung aus dem Veranstaltungskalender gestrichen.

Am 23. Oktober 2010 feierte der MSC Zweibrücken sein 50-jähriges Bestehen in der Festhalle Zweibrücken. Zu diesem Jubiläum waren zahlreiche Gäste geladen, um gemeinsam mit dem MSC Zweibrücken zu feiern.

2011

Beim 54. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen gewann der neue Publikumsliebbling Stephan Katt erstmals in Zweibrücken. Mit diesem Sieg sicherte er sich zugleich den Silberhelm des ADAC Deutschland.

Die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken gewann der damals 52-jährige Bernd Diener mit einem fulminanten Ritt vor Stephan Katt und Josef Franc aus Tschechien.



2012

Ab dem Jahr 2012 wechselte der MSC Zweibrücken in einen Zweijahresrhythmus. Daher fanden in den Jahren 2012, 2014 und 2016 keine Rennen auf der Zweibrücker Rennwiese statt.

2013

Das 55. Zweibrücker ADAC-Grasbahnrennen gewann der Brite David Howe vor Stephan Katt und Bernd Diener. Beim Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken sah es lange nach einem Sieg von Andrew Appleton aus, doch in der vorletzten Runde riss ihm die Kette. So gewann Stephan Katt seine erste „Silberne Rose“.

Beim Rennen 2013 war auch der damals 16-jährige Dimitri Bergé am Start. Nach einem Laufsieg im ersten Durchgang erlitt er im zweiten Lauf jedoch einen Maschinenschaden. Mit der Ersatzmaschine war anschließend nichts mehr zu holen. Nicht auszudenken, was an diesem Tag für Bergé noch möglich gewesen wäre, hätte ihn sein Motorrad nicht im Stich gelassen.



2015

Sieger beim Rennen 2015 wurde Glen Phillips aus England vor Martin Smolinski und Stephan Katt. Martin Smolinski erlitt in einem seiner Läufe einen Maschinenschaden, wodurch dem an diesem Tag schnellsten Mann die Punkte zum Tagessieg fehlten.

Beim Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken ließ er jedoch keinem Konkurrenten eine Chance und gewann die Trophäe souverän.

Dieses Rennen ging als eines der heißesten in die Geschichte des MSC Zweibrücken ein: Rund 40 Grad im Schatten wurden gemessen. Entsprechend gering war die Zuschauerresonanz. Der MSC entschied sich daraufhin, eine Pause einzulegen und die Organisation des Rennens grundlegend zu überarbeiten.



2018

Im Jahr 2018 wurde es wieder laut auf der Zweibrücker Rennwiese. Beim 57. Internationalen ADAC-Grasbahnrennen kehrte der MSC Zweibrücken sprichwörtlich wie Phönix aus der Asche zurück. Um der Sommerhitze aus dem Weg zu gehen, wurde das Rennen auf den 2. September terminiert. Die Zuschauerränge waren an diesem Tag so gut gefüllt wie in alten Zeiten.

Die Verantwortlichen des MSC Zweibrücken hatten dabei hoch gepokert: Am Tag zuvor fand im südfranzösischen Morizes die Mannschafts-Weltmeisterschaft statt. Sechs Starter legten die rund 1.000 Kilometer über Nacht zurück, um in Zweibrücken an den Start zu gehen. Auch der in Schottland lebende Niederländer Theo Pijper reiste über Nacht aus Frankreich an.

Er gewann alle Läufe und sicherte sich sowohl den ADAC-Silberhelm von Deutschland als auch den Tagessieg vor Andrew Appleton und dem frischgebackenen Mannschaftsweltmeister Mathieu Trésarrieu. Bei den Seitenwagen gewann Imanuel Schramm aus Tettnang sein „Heimrennen“. Schramm wird von Mitgliedern des MSC Zweibrücken bei seinen Rennen in ganz Europa unterstützt.



2019–2021

Das Jahr 2019 wurde erneut ausgelassen, um sich auf den 60. „Geburtstag“ des MSC Zweibrücken im Jahr 2020 vorzubereiten. Leider blieb es dann aus bekannten Gründen bis ins Jahr 2022 ruhig auf der Zweibrücker Rennwiese.

2022

Am 10. Juli 2022 war es dann wieder so weit: Zum 58. Mal hieß es Grasbahnrennen in Zweibrücken. Der Überflieger dieses Tages war Romano Hummel. Er gewann die Tageswertung und sicherte sich trotz eines nicht optimalen Starts die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken vor Stephan Katt und Jacob Bukhave aus Dänemark.

Eine traurige Nachricht erreichte uns in der Vorbereitung auf das Rennen: Unser Gründungsmitglied und Schatzmeister von 1960 bis 2011, Heinz Schneider, starb am 23. April 2022. Das Rennen 2022 wurde zu seinen Ehren als „Heinz-Schneider-Gedächtnisrennen“ gestartet. Ebenso wie bei Harry Ambos widmen wir ihm seither bei jedem Rennen einen eigenen Lauf.



2023

Bei der 59. Auflage des Grasbahnrennens gewann Chris Harris aus England die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken vor Jacob Bukhave und Hynek Stichauer aus Tschechien. In der Tageswertung hatte er jedoch weniger Glück: Im ersten Lauf zeigte ihm Stephan Katt „wessen Wohnzimmer das ist“, wodurch ihm die entscheidenden Punkte für den Gesamtsieg fehlten. In der Gesamtwertung reichte es für Chris Harris daher nur zu Platz drei. Diese gewann Jacob Bukhave vor Stephan Katt.

Immanuel Schramm gewann zum zweiten Mal die Seitenwagenklasse in diesem Jahr. Zum ersten Mal waren auch die Crosser in Zweibrücken am Start. Der 14-jährige Jeremias Ramus aus Blieskastel wurde mit seiner unterlegenen 125-ccm-Maschine unter dutzenden 450-ccm-Motorrädern sensationell Zweiter.



2024

Bei der 60. Auflage des Grasbahnrennens waren nur sechs Fahrer in der Internationalen Soloklasse am Start. Am Tag zuvor war im südfranzösischen Tayac die Grasbahn-Europameisterschaft ausgetragen worden. Stephan Katt gewann die Tageswertung vor Henri Ahlbom und Mark Beishuizen aus den Niederlanden

Beim Lauf um die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken hatte er jedoch keine Chance gegen den Finnen Henri Ahlbom. Ahlbom wählte für das Finale den Startplatz, von dem er bereits einen Vorlauf gegen Katt gewonnen hatte. Mit einem raketenartigen Start ließ er Katt keine Chance und sicherte sich als erster Finne die „Silberne Rose“ der Stadt Zweibrücken.

Erneut waren die Crosser wieder am Start. Jeremias Ramus stand erneut auf dem Podest, diesmal als Dritter. Unser Clubfahrer Ralf Drönner gab zudem sein Comeback im Beiwagen von Joachim Laur.



2025

Das Rennen am 29. Juni 2025 war ein erneutes Jubiläum für das Grasbahnrennen in Zweibrücken. Am 16. Juli 1950 wurde hier erstmals ein Grasbahnrennen gestartet – damit blickt der Grasbahnsport in Zweibrücken nun auf eine 75-jährige Tradition zurück.

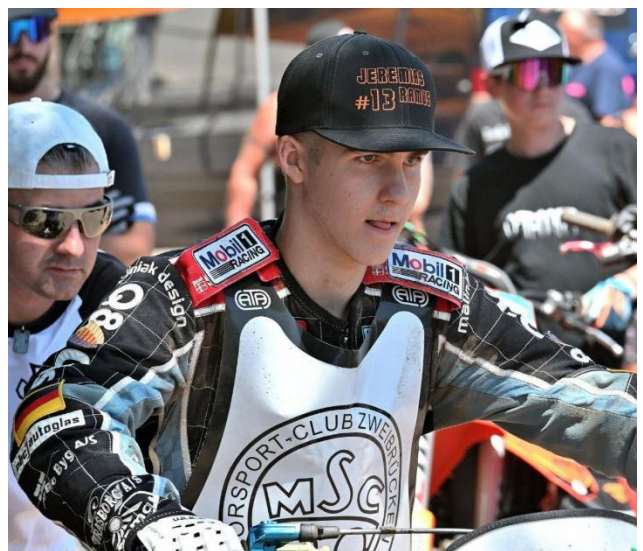
Mit 14 Fahrern in der I-Solo-Klasse waren so viele Teilnehmer wie schon lange nicht mehr am Start. In der Internationalen Lizenzklasse ging es äußerst dramatisch zu. Nach dem achten Vorlauf stand es punktgleich zwischen Dave Meijerink und Jacob

Bukhave. Das Reglement sieht in diesem Fall einen Münzwurf vor, den Dave Meijerink für sich entschied.

Im Lauf um die „Silberne Rose“ musste Dave Meijerink nach einem Startrempler jedoch aufgeben. Andrew Appleton, der seit über zwei Jahrzehnten in Zweibrücken am Start ist, verlor die „Silberne Rose“ buchstäblich auf dem Zielstrich: Jacob Bukhave sah die Zielflagge wenige Zentimeter vor ihm.

Clubfahrer Jeremias Ramus startete erstmals bei den B-Solisten, fuhr sensationell ins Finale und belegte am Ende den siebten Platz in der Gesamtwertung. Marvyn Katt, der ebenfalls für den MSC Zweibrücken startet, wurde nach einem Ausfall Achter.

Mit Leon Krusch war auch ein weiterer Clubfahrer bei den Crossern am Start, doch das Rennglück war ihm nicht hold. Im letzten Lauf stürzte er zusammen mit Niklas Giehl. Beide wurden mit einem gebrochenen Schlüsselbein und Schulterblatt ins Krankenhaus eingeliefert.



Ergebnisse der Internationalen Lizenz auf der alten 1008m Bahn

	Name	Wohnort	Tagessieger	Silb. Rose	Silb. Helm	Bahnrekord
	Unter dem Veranstalter AMC Zweibrücken gefahrene Rennen					
1950	Hugo Hauser	Stuttgart				69,60 km/h
1951	Gerhard Hofemeister	München				83,90 km/h
1952	Albin Siegl	Gröbenzell		x		93,40 km/h
1953	Josef Chapula	Österreich		x		
1953	Hermann Gunzenhauser	Neidlingen				95,10 km/h
1954	Albin Siegl	Gröbenzell		x		
1955	Karl Keindl	Abensberg		x		
ab						
1956	Die Ergebnisse ab 1956 müssen wir noch herausfinden.					
	Ab 1963 unter dem MSC Zweibrücken als Veranstalter					
1963	Rudolf Kastl	München		x		86,2 km/h
1964	Martin Körner	Ramsbeck		x		94,7 km/h
1965	Martin Körner	Ramsbeck		x		
1966	Alfred Aberl	München		x		97,0 km/h
1967	Martin Körner	Ramsbeck		x		
1968	Andy Ross	England		x		100,7 km/h
1969	Andres Michanek	Schweden		x		
1970	Conny Samuelson	Schweden	x	x		
1970	Gottfried Schwarze	Theenhausen				103,1 km/h
1971	Sture Lindblom	Schweden	x			
1971	Chris Baybutt	England		x		111,5 km/h
1972	Egon Müller	Rodenbek	x			
1972	Rudolf Kastl	München		x		
1973	Chris Baybutt	England	x	x		
1974	Steve Hartley	England	x			
1974	Hans Zierk	Lehrte		x		
1975	Chris Baybutt	England	x			
1975	Steve Hartley	England		x		117,56 km/h
1976	Hans Wassermann	Kraftsried	x	x		
1977	Sture Lindblom	Schweden	x	x		
1978	Willi Duden	Heeslingen	x			
1978	Peter Lempenauer	Memmingen		x		
1979	Egon Müller	Rodenbek	x	x		123,60 km/h
1981	Georg Hack	Landshut	x			
1981	Rolf Gramstad	Norwegen		x		
1981	Alois Wiesböck	Niederbergk.				123,86 km/h
1982	Alois Wiesböck	Niederbergk.	x	x		
1983	Jiri Stancl	CSSR	x	x		
1984	Egon Müller	Rodenbek	x			
1984	Willi Duden	Heeslingen		x		
1985	Peter Collins	England	x			
1985	Shawn Moran	USA		x		
1986	Karl Maier	Neufinsing	x	Abbruch wg. Regen		
1987	Karl Maier	Neufinsing	x	x	x	
1988	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	x		
1989	Simon Wigg	England	x		x	124,96 km/h
1989	Jan-O. Pedersen	Dänemark		x		
1990	Karl Maier	Neufinsing	x			
1990	Jan-O. Pedersen	Dänemark		x		
1991	Georg Limbrunner	Osterhofen	x			
1991	Simon Wigg	England		x		

1991	Marcel Gerhard	Schweiz					125,74 km/h
1992	Simon Wigg	England	x				
1992	Karl Maier	Neufinsing		x			
1993	Marvyn Cox	Rülzheim	x				
1993	Karl Maier	Neufinsing		x			
1994	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	x	x		126,84 km/h
1995	Simon Wigg	England	x	x			127,05 km/h
1996	Kelvin Tatum	England	x				128,00 km/h
1996	Simon Wigg	England		x			
1997	Jason Crump	Australien	x	x			
1998	Vladimir Trofimov	Ukraine	x		x		
1998	Herbert Rudolph	Pilsting		x			
2000	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	Abbruch wg. Regen			

Seit 2002 wird auf der neuen 650m Bahn gefahren

	Name	Wohnort	Tagessieger	Silb. Rose	Silb. Helm	Bahnrekord
2002	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	x		114,37 km/h
2003	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	x		
2004	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	x	x	
2005	Matthias Kröger	Bokel	x			
2005	Kelvin Tatum	England		x		
2006	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	x		
2008	Andrew Appleton	England	x			
2008	Gerd Riss	Bad Wurzach		x		
2009	Gerd Riss	Bad Wurzach	x	Abbruch wg. Unfall		
2011	Stephan Katt	Neuwittenbek	x		x	
2011	Bernd Diener	Gengenbach		x		
2013	David Howe	England	x			
2013	Stephan Katt	Neuwittenbek		x		
2015	Glen Phillips	England	x			
2015	Martin Smolinski	Olching		x		
2018	Theo Pijper	Niederlande	x	x	x	
2022	Romano Hummel	Niederlande	x	x		
2023	Jacob Bukhave	Dänemark	x		x	
2023	Chris Harris	England		x		
2024	Stephan Katt	Neuwittenbek	x			
2024	Henri Ahlbom	Finnland		x		
2025	Dave Meijerink	Niederlande	x		x	
2025	Jacob Bukhave	Dänemark		x		